

クルーズ客船を活用した観光の活性化

Activation of Tourism which Utilized the Cruise Passenger Boat

中 尾 清*

キーワード:クルーズ客船(Cruise Passenger Boat)・クルーズ(Cruise)・新しいクルーズ時代(A New Cruise Era)

1 はじめに — 背景と目的 —

(1) 訪日外国人数:1000万人超え

法務省入国管理局の出入国者数速報値(2014年1月9日『神戸新聞』)によると、2013年の入国者は、約1,125万人で、昨年より208万人増加した。2003年に始まったビジット・ジャパン・キャンペーンの「2010年に1,000万人」の目標が、数々の逆風に足踏みしていたが、“やっと”達成された、といえる。その要因としては、2013年は、①円安傾向による日本旅行の割安感、②東南アジア諸国に対するビザ発給要件緩和などがあげられている。

また、新規入国者は、韓国約230万人、台湾約216万人、中国約98万人で、特に中国は徐々に回復してきている、とみられている。近年における日中・日韓の“軋轢”が国際観光に色濃く影を落としてきていたが、日中・日韓双方の国民と観光業界にとって、国際理解と観光の経済効果の面からも歓迎すべき傾向である。特に、尖閣諸島国有化以前には、中国発着の大型クルーズ客船による中国人団体観光客が大挙してわが国を訪れはじめ、東アジアにも“クルーズ時代”の予兆がみられていただけに、今後の動向が注目される。

因みに出国者数は、約1,747万人、対前年比102万人減であった。これは円安に転じた影響とみられている。

(2) 《回想》1982年4月から4年間、クルーズ客船の歓迎行事に従事した。以下に3隻の歓迎行事の様子を紹介しよう。

① ロイヤルバイキングスカイ(1982年4月22日入港)

筆者は、元神戸市職員である。1982年4月21日「観光係長を命ずる」という辞令をもらい経済局にあいさつにいったとき、貿易観光課長から「明日午前6時にポーとターミナルに出勤するように」といわれた。始業時間は9時なので、「何をするのかな」と思っていたら、「午前7時にロイヤルバイキングスカイという世界一周の豪華客船が入港するので、その歓迎行事にでかける」といわれて面食らったのを今でも思い出す。それまでは、“電子計算機”にとらめっこして仕事をしていたのに、外国人観光客の歓迎行事をせよ、とのこと。当然英語は苦手である。「エライコトになった」と思ったが、職務とあればやむを得ない。次の日の早朝「ママヨ」と初仕事にでかけた。歓迎行事が行われるホールに案内されると、すでに欧米の船客は集まっていて、英語が飛び交っていた。ハッピーリタイアしたようないかにも“お金持ち”の観光客

*大阪観光大学(Osaka University of Tourism)

ばかりだった。その“豊かさ”の雰囲気には圧倒された。

この日は、課長が経済局長の代理で歓迎メッセージを伝え、船長に神戸市長からの土産を渡した。日本の伝統文化に触れてもらうため、和服を着た女性が琴の演奏をして、船客に日本情緒を楽しんでもらった。歓迎行事が終わると、パーサーが船内を案内してくれ、船長室では、船長主催でティパーティをしてくれた。豪華な内装・設備を見学し、まさに“動く都市ホテル”を実感した。それ以来、クルーズのファンになり「いつかは・・・」と、クルーズに憧れるようになった。

② フェアスター

1982年6月9日、オーストラリアの船客を乗せたフェアスターが入港した。ポートターミナルに接岸するとき神戸市消防音楽隊が、オーストラリアの第二の国歌ともいえる「ウォルシング マチルダ」（映画『渚にて』の主題歌）を演奏した。デッキに出ていた船客は大喜びで、踊り出す人も出てきた。「もてなしの心」を遺憾なく発揮した音楽隊は「さすが」と感心したことを思い出す。

この時は課長から「君が局長代理で行くように」との指示があり、局長のメッセージを代読し、市長からのお土産を手渡した。



フェアスター（船長に記念品贈呈）

③ サガフィヨルド

1984年9月15日、欧米の船客を乗せたサガフィヨルドが入港した。この写真は、歓迎行事が終わって船内見学のときの一コマである。和服のクイーン神戸（3人）と一絃琴奏者（4人）、英語で案内するブルーエンジェルス（3人）と共に記念撮影をした。パーサーは非常に“サービス”精神旺盛なイケメンだった。



サガフィヨルド：非常に華やいだ風景

(3) サン・プリンセスの就航と“新しいクルーズ時代”の到来

2013年からプリンセスクルーズ（本社：アメリカ）が日本発着のサン・プリンセスを日本

市場に投入した。従来の“豪華クルーズ”＝“富裕層のための観光”のイメージを変えて、いまや成熟社会になったともいえる日本にも、新しい“クルーズ客船時代”が到来した、といえる。なぜならば、サン・プリンセスによるクルーズが下記のような特徴を持っているため、多様な層の日本人のライフスタイルと観光行動に合わせる戦略をとってきていることから納得できよう。

- ① サン・プリンセスは、乗客定員 2022 人の大型客船である。大型であり、スタビライザーによってほとんど揺れる心配はない。
- ② 大型客船であるので部屋数・定員も多く、1 週間から 10 日程度の短期クルーズ主体であるので、多様な価格帯が設定でき、販売単価の引き下げも可能となった。
- ③ アメリカ本社の船会社であるので、あまり形式張らないクルーズが楽しめる。例えば、ドレスコードはあるもののディナー以外、服装をあまり気にしなくて良い。
- ④ 日本語スタッフ（50 人）の乗船、メニュー・新聞なども日本語での提供により、言葉も心配しなくて良いようになっている。日本料理、すしバーもあり、日本人に配慮している。



■乗客定員:2,022人 ■船籍:バミューダ
 ■就航:1995年(2013年改装) ■総トン数:77,000トン
 ■全長:261m ■全幅:32m ■航海速度:21ノット(39km/h)

サン・プリンセス（イメージ、パンフレットより）

(4) クルーズ人口

クルーズ人口は、全世界で約 2000 万人、約 4 兆円以上の産業規模を持っている、といわれている。日本のクルーズ人口は、約 22 万人で 11%程度あるが、徐々に増加すると見られる。また、日本発着のクルーズや外国発着のクルーズの日本寄港も日本人観光客や欧米人、経済発展著しい東アジアの観光客の観光動向からみると今後伸びていくことが予想される。

表 1 は 1989 年～2012 年における「クルーズ客船の乗客数」の推移である。外航クルーズ・国内クルーズの合計を見てみると、1995 年がピークであったが、2012 年にはそれに次ぐ隻数になっており、「新しいクルーズ時代」の幕開けを予感させる。

表1 クルーズ客船の乗客数

年	外航クルーズ				国内クルーズ				合計	
	日本船社運航船	外船船社運航船	小計	対前年比	外航カス船	内航フェリー	小計	対前年比	合計	対前年比
	1989	36,200	21,900	58,100	32.6%	95,700	—	95,700	6.5%	153,800
1990	38,100	28,600	66,700	14.8%	108,200	—	108,200	13.1%	174,900	13.7%
1991	38,300	25,600	63,900	-4.2%	102,200	—	102,200	-5.5%	166,100	-5.0%
1992	46,400	30,400	76,800	20.2%	120,300	—	120,300	17.7%	197,100	18.7%
1993	47,300	32,800	80,100	4.3%	134,100	—	134,100	11.5%	214,200	8.7%
1994	42,500	31,400	73,900	-7.7%	134,200	—	134,200	0.1%	208,100	-2.8%
1995	45,100	34,400	79,500	7.6%	145,500	—	145,500	8.4%	225,000	8.1%
1996	34,400	39,400	73,800	-7.2%	119,900	—	119,900	-17.6%	193,700	-13.9%
1997	33,300	49,000	82,300	11.5%	95,400	7,900	103,300	-13.8%	185,600	-4.2%
1998	26,700	46,100	72,800	-11.5%	97,700	5,200	102,900	-0.4%	175,700	-5.3%
1999	22,700	48,100	70,800	-2.7%	92,900	5,600	98,500	-4.3%	169,300	-3.6%
2000	21,100	109,400	130,500	84.3%	83,400	2,000	85,400	-13.3%	215,900	27.5%
2001	18,400	96,900	115,300	-11.6%	81,600	3,200	84,800	-0.7%	200,100	-7.3%
2002	18,600	74,800	93,400	-19.0%	73,000	2,300	75,300	-11.2%	168,700	-15.7%
2003	10,100	48,700	58,800	-37.0%	77,800	3,400	81,200	7.8%	140,000	-17.0%
2004	15,600	57,700	73,300	24.7%	82,900	3,800	86,700	6.8%	160,000	14.3%
2005	16,700	61,200	77,900	6.3%	73,900	4,400	78,300	-9.7%	156,200	-2.4%
2006	20,000	65,200	85,200	9.4%	85,000	6,500	91,500	16.9%	176,700	13.1%
2007	21,400	74,600	96,000	12.7%	85,000	2,600	87,600	-4.3%	183,600	3.9%
2008	20,100	82,900	103,000	7.3%	83,700	3,000	86,700	-1.0%	189,700	3.3%
2009	14,700	67,500	82,200	-20.2%	82,900	1,900	84,800	-2.2%	167,000	-12.0%
2010	15,300	86,900	102,200	24.3%	84,500	1,700	86,200	1.7%	188,400	12.8%
2011	16,200	87,400	103,600	1.4%	80,500	2,400	82,900	-3.8%	186,500	-1.0%
2012	19,300	101,000	120,300	16.1%	93,600	2,800	96,400	16.3%	216,700	16.2%

この2箇所の数値の合計が日本籍クルーズ船の乗客数

資料出所：国土交通省

(5) 本稿の目的

以上のような背景や回想のなかでもクルーズの魅力や憧れに触れてきたが、わが国では、クルーズは、なかなかメジャーになれていない。昨今の情勢の変化をみると、新しい“クルーズ時代”の到来を予感させられるが、はたしてそのようになるのだろうか、また、日本人観光客もクルーズのような“スローな観光”に向かうのだろうか。これらを検証していく必要がある。ただ、今のところわが国では、本格的な新しい“クルーズ時代”は、まだ時間がかかるものと考えられるので、本稿では、神戸港を中心として、今後の研究課題を探ることを目的とする。

2 クルーズとは・クルーズ客船とは

- (1) クルーズとは、客船による周遊旅行のことである。
- (2) クルーズ客船とは、ただ単なる移動でなく観光のために周遊するクルーズを楽しむための船のことである。
- (3) 1989年は、わが国にとって最初の新造クルーズ客船である「ふじ丸」と「おせあにつくぐれいす」が就航した年である。そして、主要船会社による観光客を対象にしたクルーズ事業への進出が活発になってきたので、その年をわが国における「クルーズ元年」と称している。
- (4) クルーズ客船の大型化⇒クルーズの大衆化、多様化。
- (5) 海洋クルーズ、バイクルーズ（レストラン）、リバークルーズ。
- (6) 海洋クルーズ客船のグレード
 - ① 最上級（ラグジュアリークラス）
 キュナード・ライン（クイーン・エリザベス、クイーン・ヴィクトリア、クイーン・メリー2）
 - ② 上級（プレミアムクラス）
 プリンセス・クルーズ（サン・プリンセス、ダイヤモンド・プリンセス、飛鳥II）

- ③ カジュアルクラス
ロイヤル・カリビアン (レジェンド・オブ・シー)
- (7) クルーズのタイプとしては、
 - ① Fly & Cruise (カリブ海、エーゲ海、南極や北極のクルーズ) — 時間短縮 (東アジア・日本クルーズ隆盛の予感がする。)
 - ② 世界1周クルーズ

3 クルーズ客船の特色

(1) 動くホテル

- ①移動機能、②宿泊機能、③レストラン機能、④ショーなどのエンターテインメント機能、⑤スポーツレクリエーション機能、⑥学習機能 など

動くホテルの事例として、2001年3月1日神戸港に入港したクイーン・エリザベス2の写真を参考に紹介する。



入 港 風 景



記念品贈呈 (市長代理：助役)



クイーン・エリザベス女王：胸像



レ ス ト ラ ン



劇 場



デッキ (プールやジャグジーなど)

- (2) 上記の機能の利用は、クルーズ料金に含まれている。
- (3) MICEのすべての要素を含んでおり、成熟社会の観光行動を満足させる。
- (4) 寄港地におけるオプションルツアーに参加し“異文化”に触れることができる。

4 なぜ、各港がクルーズ客船を誘致するのか

(1) イメージアップ効果

次の記事は、2009年3月6日付け『神戸新聞』で、このようなクイーン・ビクトリアなどの豪華客船や大型クルーズ客船の寄港は、港に華やぎをもたらし、地域観光イメージの効果を高めてくれる。

(2) 都市環境創造効果

かけ橋
 △：世界一の客室とスポーツジムの航海を続ける英国を備え、建造費は約三億の最新鋭豪華客船（約四百二十億円）。

客船クイーン・ビクトリア（QV、九〇、〇〇〇）が五日朝、長崎港（長崎市）に入港した。写真。日本への寄港は初めて。

△：二〇〇七年十二月就航のQVは、全長約二

△：世界一の客室とスポーツジムの航海を続ける英国を備え、建造費は約三億の最新鋭豪華客船（約四百二十億円）。

世界一周の料金は一人当たり二万二千円程度という。一月中旬に米ニューヨークを出港し、ハワイなどを経由して長崎入り。四月下旬に約百日の行程を終える予定。

百九十四呎、高さ約六十二呎、幅約三十二呎。長崎に上陸した乗客約二千人の大半は欧米人でこの日はクラブバー園での茶会など日本文化を楽しむオプションルツアーが人気を集めた。

△：QVは約

- (3) 文化振興効果
- (4) 国際交流推進効果・平和創出効果
- (5) 観光消費による経済効果（航空機に比べて格段の収納スペースの確保）
 - ①生産波及効果、②所得効果、③雇用効果、④税収効果
- (6) 新たなクルーズ客船建造による経済効果

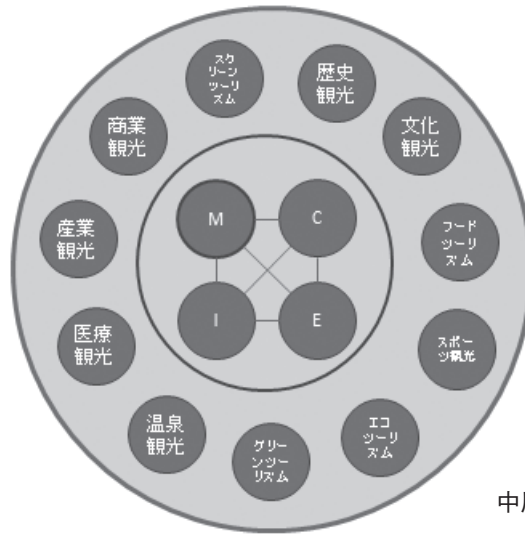
地域経済の低迷に喘ぐ造船所のあるまちにとって新たなクルーズ客船の建造は、活性化につながる。クルーズが活況を帯びると日本の造船業にとって大きなチャンスが到来することになる。クルーズ客船は、“動く都市ホテル”とあって、その周りにはいろんな産業が係わっている。また、工期も長いので受注に成功すれば、雇用にも好結果をもたらす。

5 なぜ、我が国がクルーズ客船を誘致するのか

(1) 観光立国推進 ⇒ 様々な観光との組み合わせとその観光効果

下図のように観光には、MICEを中心に様々な観光の組み合わせが考えられる。これらを積極的に推進することによって、さらなる観光立国の実現を目指す必要がある。そのためには、訪日外国人観光客、特に東アジアの富裕層から一般観光客までの増加を図るためにはクルーズ客船の誘致は必要不可欠である。また、近年盛んになってきている“クールジャパン”も有効な手段となる。

(2) 観光とMICEの関係



中尾清作成

(3) MICEの例



出所: 観光庁資料

6 事例紹介—神戸港におけるクルーズ客船入港の状況

(1) 第2次世界大戦後における神戸港クルーズ客船受け入れの経緯（あらまし）

第2次世界大戦が終わり、観光行政はいち早くたちあがった。そして、経済復興のためにクルーズ客船の受け入れに大きな期待を寄せていた。その経緯のあらましを掲げる。

表2 第2次世界大戦後における神戸港クルーズ客船受け入れの経緯（あらまし）

年	主 な 経 緯（あらまし）
① 1952年	◇神戸港にフランスの豪華客船ラ・マルセユ号初入港。以降、年間約50～100隻程度入港、商店街・百貨店・都市ホテルなどを中心に戦後本格的な外国人観光客の受け入れが始まった。 なお、横浜港にもイギリスの豪華客船カロニア号初入港した。
② 1964年	◇日本人の海外渡航の自由化。
③ 1969年	◇ジャンボジェット就航。客船から航空機の時代へ。入港数は減少してきた。
④ 1975年	◇クイーン・エリザベス2号初入港（日本初）
⑤ 1982年	◇4月22日 神戸港：ロイヤルバイキングスカイ号入港。 観光係長として、客船歓迎行事の初仕事。クルーズに憧れる。
⑥ 1984年	◇3月（「源平瀬戸内海クルーズ」の企画・運営・実施）
1985年	◇3月（「瀬戸内・日南クルーズ」の企画・運営・実施）
⑦ 1989年	◇「クルーズ元年」と言われている。「ふじ丸」「おせあにつくぐれいす」就航。
⑧ 1990年	◇神戸港・横浜港間の定期航路にジャパニーズ・ドリーム号が就航。 クルーズの時代到来と期待するも、豪華客船としては中途半端。 赤字も増大し2年足らずで運航終了。
⑨ 2000年	◇スタークルーズのスーパースター・トラス号が定期クルーズとして就航。 神戸港を拠点に博多、や釜山、濟州島、上海などへ寄港するリーズナブルで、短期間の豪華なクルーズとして就航した。韓国人観光客も釜山から乗船して、博多、別府、神戸へのクルーズと日本観光楽しんだが、世界経済の落ち込みなどで、2年足らずで撤退。公海上でカジノも日本人には受け入れられなかったのでは・・・)
⑩ 2012年	◇ボイジャー・オブ・ザ・シーズ号（定員3114人の大型クルーズ客船）入港。 4回入港。中国からの団体客が商店街で買物するなど、地元商店街の活性化に寄与。1950年代を彷彿させる光景が見られた。 必ずしも富裕層ではないが中国人の購買力に脱帽。その後日中関係の悪化により、中国人団体客が乗船するクルーズ客船の入港はない。
⑪ 2013年	◇サン・プリンセスが（9回）発着。

資料：神戸市行政資料等から作成した。

(2) 筆者によるクルーズの企画・運営・実施とその成果
— 「源平瀬戸内海クルーズ」「瀬戸内・日南クルーズ」 —

1984年3月及び1985年3月、神戸市観光係長として二つのクルーズの企画・運営・実施の裏方として参画した。当時の神戸市役所は、ボトムアップ企画したものは、その企画の担当者である係長に責任を持たせ、運営から実施まで任せるという組織風土があった。筆者が主催者を代表してあいさつをしている。筆者は、このような経験（実践）により、クルーズの企画・運営・実施のノウハウの一端を得ることができた。

スタッフと共に！



主催者あいさつ



(3) 神戸港客船入港状況

表3 神戸港客船入港状況 (隻)

元西	号暦	H 1 1989	H 2 1990	H 3 1991	H 4 1992	H 5 1993	H6 1994	H 7 1995	H 8 1996	H 9 1997	H 10 1998	H 11 1999	H 12 2000	H 13 2001
外国籍客船		31	21	16	16	10	11	2	4	6	2	2	7	10
日本籍客船		74	76	102	120	126	119	12	54	51	63	73	81	71
合計		105	97	118	136	136	130	14	58	57	65	75	88	81

元	号	H 14 2002	H 15 2003	H 16 2004	H 17 2005	H 18 2006	H 19 2007	H20 2008	H 21 2009	H22 2010	H 23 2011	H 24 2012	H 25 2013
外国籍客船		13	11	11	10	18	17	23	25	22	7	22	19
日本籍客船		62	63	56	75	68	83	74	75	81	93	88	83
合計		75	74	67	85	86	100	97	100	103	100	110	102

資料出所：神戸市みなと総局

神戸港客船入港状況は、表3のとおりである。

- ① 1989年「クルーズ元年」から1994年まで、神戸港入港数は、順調に推移した。
- ② 1997年1月17日の阪神淡路大震災影響で激減した。
- ③ 日本籍客船は、1998年から復調の兆しを見せてきたが、1993年には及ばない。
- ④ 外国籍客船は、低迷を続け、2001年に10回、2008年に20回を回復した。
- ⑤ 特筆すべきは、スタークルーズのスーパースター・トラスが2000年・2001年神戸港を拠点に定期クルーズとして就航したことである。そして入港実績は、2000年：75回、2001年：24回である。スーパースター・トラスが就航した影響は大きく、神戸港の“海の玄関”＝国際交流観光拠点の復活と神戸経済への波及効果への期待がふくらんだが、残念ながら、2001年4月神戸から撤退してしまった。それでも神戸港としては、「定期クルーズ客船の基地」としての運営ノウハウを学んだ、といえる。
- ⑥ 2012年には、神戸港に入港したクルーズ客船では過去最大となった「ボージャー・オブ・ザ・シーズ」が計4回入港するなど、多くの外国客船が入港した。ターミナルでは地元物

産品等を販売する物販コーナーや臨時観光案内所、両替所を設置したほか、乗船客に対して観光パンフレットや記念品を配布するなどのおもてなしに取り組んだ。

⑦ 2013年は、サン・プリンセスが(9回)発着し、インパクトを与えてくれた。

(4) 2012年入港回数(全国)

全国における2012年の入港回数は、表4のとおりである。

表4 2012年入港回数(全国)

順位	港湾名	回数	順位	港湾名	回数	順位	港湾名	回数
1	横浜	142	34	清水	5	56	北九州	2
2	博多	112		四日市	5		郷ノ浦(豊岐島)	2
3	神戸	110		鳥羽	5		島間(種子島)	2
4	長崎	73		厳島	5	70	天売(天売島)	1
5	那覇	67		平良(宮古島)	5		十勝	1
6	石垣(石垣島)	52	39	苫小牧	4		八戸	1
7	名古屋	43		釧路	4		船川	1
8	別府	34		香深(礼文島)	4		能代	1
	鹿児島	34		網走	4		館山	1
10	大阪	33		大船渡	4		両津(佐渡島)	1
11	二見(父島)	30		酒田	4		七尾	1
12	東京	28		茨城	4		日高	1
13	広島	24		新潟	4		呉	1
14	小樽	19		輪島	4		三田尻中関	1
15	境	15		和歌山下津	4		萩	1
	宮之浦(屋久島)	15		徳島小松島	4		坂出	1
17	函館	11	50	鷺泊(利尻島)	3		宿毛湾	1
	青森	11		舞鶴	3		伊万里	1
19	細島	10		姫路	3		厳原(対馬島)	1
20	油津	9		新宮	3		佐世保	1
	名瀬(奄美大島)	9		坂手(小豆島)	3		小浜	1
22	伏木富山	8		唐津	3		牛深	1
	宇野	8	56	留萌	2		大分	1
24	室蘭	7		石巻	2		佐伯	1
	沓形(利尻島)	7		神津島(神津島)	2		宮崎	1
	仙台塩釜	7		田子の浦	2		西之表(種子島)	1
	秋田	7		鳥取	2		平土野(徳之島)	1
	敦賀	7		尾道糸崎	2		与論	1
28	金沢	6		徳山下松	2		伊延(沖永良部島)	1
	高松	6		岩国	2		里(上甕島)	1
	高知	6		宮浦(直島)	2		座間味	1
	下関	6		松山	2			
	八代	6		宇和島	2			
							合計	1,105

料出所：国土交通省

- ① 横浜、神戸、博多、長崎、大阪、東京などの大きな港以外にも入港している。
- ② 岸壁に接岸出来ない港でも上陸用の船に乗り換えて上陸している。
- ③ 離島を除くと、国内旅行に関して陸上交通の便利な陸路の旅慣れた観光客が海路から入ってみようとする傾向がでてきたのかも知れない。(要検証)
- ④ 地方にあり、小さい港であっても後背地に魅力的な観光資源のあるところに入港している。例えば、境港、油津、鳥羽、厳島、唐津(呼子)、新宮、田子ノ浦など。このようなところで外国人観光客が訪れるようになると、都会にない素朴な国際交流の場になっている。

(5) 近年における入港歓迎行事

神戸港を利用する外国籍客船等の入出港に合わせて歓迎・歓送行事、観光案内等を客船歓迎サポーター団体との協働で行っている。また、神戸市消防音楽隊の演奏も観光客に好評である。

表5 客船歓迎サポーター団体

(登録順)

神戸学院大学	吹奏楽部による客船入出港時の演奏等
神戸夙川学院大学	学生による通訳補助
神戸波止場町TEN×TEN	歓迎セレモニーでの船内アトラクション等
タウンガイドKOB E 24	観光案内
元町商店街連合会	神戸のお土産販売
神戸須磨潮風高校和太鼓部	和太鼓部による客船入出港時の演奏
神戸 JAZZ 実行委員会	ジャズバンドによる客船入出港時の演奏
甲南大学文化会 JAZZ 研究会	ジャズバンドによる客船入出港時の演奏
流通科学大学和太鼓部	和太鼓部による客船入出港時の演奏



出所：神戸市みなと総局発行パンフレットより

(6) 近年における客船誘致活動

神戸港への寄港を促進するため、船社や船舶代理店、旅行会社、外国客船の日本販売総代理店等に対して誘致活動を実施するとともに、海外のクルーズのコンベンションにも参加して、神戸港のPRを実施している。

例えば、米国・欧州船社を毎年訪問してセールス活動をしている。また、チャイナ・クルーズ・ SHIPPINGへの参加（天津）、神戸ルネッサンス 2012 in上海、クルーズ・ SHIPPING・アジア（シンガポール）、クルーズ・ SHIPPING・マイアミ、オール・アジア・クルーズ・コンベンション（上海）などに参加してPRしている。

6 おわりに — まとめと今後における研究の方向性—

(1) サン・プリンセスを突破口に！

- ① 2013年は、サン・プリンセスが（9回）発着し、インパクトを与えてくれた。
- ② 2014年は、サン・プリンセス及びダイヤモンド・プリンセスが、横浜20回・神戸9回・小樽12回計41回発着の予定である。クルーズは、7泊8日から9泊10日、多様な価格帯が設けられており、一般的な日本人観光客にも手が届きそうである。また、外国人観光客も3～5割程度乗船すると、見られており、彼らに日本の魅力を認識してもらう絶好のチャンスとなるだろう。
- ③ 2014年は、最上級（ラグジュアリークラス）のクイーン・エリザベスがワールドクルーズの途中、日本に初入港する。神戸には鹿児島・横浜を経て3月19日に入港し長崎に向けて出港する予定である。また、上級（プレミアムクラス）のプリンセス・クルーズ（サン・プリンセス、ダイヤモンド・プリンセス）、飛鳥Ⅱも入港する。ますます神戸港は、華やかな雰囲気を醸し出すことになる。

(2) 今後における研究の方向性

- ① クルーズを観光とMICE戦略の重点政策に掲げて、事業者・行政・市民の三位一体となった取り組みが肝要である。その仕組みを「観光政策」の観点で研究し提案していく。
- ② 国内旅行に関して陸上交通の便利な陸路の旅慣れた観光客が海路から入ってみようとする傾向がでてきたのかも知れない。これを検証し追求していく。

注 本稿は、南山大学で開催された観光経営経済研究会・南山大学経営研究センター共催の「観光・街づくり・交通ワークショップ」（2014年1月11日）の口頭発表を整理したものである。

参考文献

- 1) 上川庄二郎（2012）『海船港』神戸っ子出版。
- 2) 幡野保裕（2011）『リピート率7割の「飛鳥クルーズ」最高級のおもてなし』かんき出版。
- 3) 矢島正枝（2013）『そろそろクルーズはいかがですか』カナリア書房。

《参考》クイーン・エリザベス2 (Queen Elizabeth 2)

1965年に起工し、69年に完成した世界で最も有名な外航客船である。運航会社は、キュナード・ラインである。QE2は、全長293.5m、幅32m、総トン数70,327トン。乗客定員は、1室2人ベースで、1,791人、総定員では、1,890人で、乗組員数は、921人である。航海能力は28ノットの最高速を誇っており、世界一周や大西洋、カリブ海クルーズなどに従事している。わが国へは世界一周クルーズの時に、神戸港や大阪港、横浜港などに寄港している。

船内施設は、正に移動する豪華ホテルである。レストランは、キャビンのランクによって利用できる場所は異なるが、それ以外のクラブ&バー、プール、ジャグジー、サウナ、スパ(マッサージ)、フィットネスセンター、映画館、図書館、美容室、医務室、ブティックなどの利用など船内サービスを楽しむ時には差はない。

1982年のフォークランド紛争では兵員輸送船として徴用された。紛争後、船体は白っぽいクリーム色一色に塗り替えられたが、不評(?)ですぐに元の白黒のツートーンカラーに戻っている。



2001年3月1日、神戸港入港風景

2007年6月19日付けの神戸新聞に“「海の女王」余生はホテル”の記事が出ている。それによると、QE2は、退役した後、2009年初頭にドバイの巨大リゾート人工島「パーム・ジュメイラ」沖に係留され、高級ホテルや娯楽施設として利用される、そうである。小生は、神戸

市役所在職中に2回、歓迎行事等で乗船したことがある。仕事で見学しただけであるが、非常に優雅な「海の女王」にふさわしい船であった。いつかはこれに乗って世界一周をしたいと思っていたので、残念に思っていた。仮に、私の懐の中の「諭吉さん」と相談して「OK!」であっても、退役となれば、「無理かな」と思っていたら、計画は予定通りには進まず、2012年に計画は中止となり、売却解体の方針が報じられた。その後、2013年1月には、シンガポールの投資会社が現在の所有者からリースの上、アジア地域で海上ホテルとして活用する計画と報道された。新たな係留先などは未定だそうである。動かなくてもいいから、もう一度その姿を見たいものである。